船舶事故調査報告書

平成２５年１０月１０日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決
委　　員　横　山　鐵　男（部会長）
委　　員　庄　司　邦　昭
委　　員　根　本　美　奈

事故種類	衝突（防波堤）
発生日時	平成２４年７月２６日　０５時２０分ごろ
発生場所	島根県大田市久手港防波堤（西） 久手港北防波堤灯台から真方位３０１°３６０ｍ付近 （概位　北緯３５°１４．０′　東経１３２°２９．８′）
事故調査の経過	平成２４年１０月１０日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）ほか１人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報	
船種船名、総トン数	漁船　海進（かいしん）丸、１４トン
船舶番号、船舶所有者等	ＳＮ２－２９１０（漁船登録番号）、個人所有
Ｌ×Ｂ×Ｄ、船質	１８．０７ｍ（Lr）×４．４８ｍ×１．５８ｍ、ＦＲＰ
機関、出力、進水等	ディーゼル機関、５５８．４０kW、平成９年７月１５日 第２９１－３７４５３号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長　男性　４７歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免 許 登 録 日　昭和５８年４月４日 免許証交付日　平成２４年６月１日 （平成３０年３月２４日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	本船　船首部を圧壊 防波堤　なし
事故の経過	本船は、船長ほか３人が乗り組み、操業を終え、船長が単独で操船に当たって帰途につき、久手港に近くなったので乗組員２人が入港準備に当たり、久手港沖の防波堤（西）（以下「本件防波堤」という。）の東端を右舷側に約２０ｍ隔てて通過する態勢で自動操舵により、約８～９ノット（kn）の速力で南進した。 船長は、本件防波堤に接近する頃、左舷方で操業していた定置網の様子を見ていたところ、右舵が取られて本件防波堤に向けて航行したので、直ちに減速し、ポータブルリモートのつまみを回して左舵一杯を取ったものの、平成２４年７月２６日０５時２０分ごろ本船の船首部が約８～９kn の速力で本件防波堤の側面に衝突した。 本船は、衝突してすぐに山口県萩市にある造船所に向かった。

気象・海象	気象：天気　曇り、風向　南東、風力　２、視界　良好 日出時刻：０５時１１分
その他の事項	船長は、自動操舵の目的地を本件防波堤付近に設定し、ＧＰＳナビ航法としていることを失念していた。 ＧＰＳには、目的地や目的地の手前でアラームが鳴るように設定できる機能を備えていたが、船長は、設定していなかった。 自動操舵装置の取扱説明書には、オートパイロットで航行中にポータブルリモートのつまみを左右どちらかに５°以上回せば、一時的にリモート操作に切り替わって操船できると記載されていた。船長は、設定を５°から１０°に変更していた。 自動操舵装置の取扱説明書には、ＧＰＳナビ航法で航行中、船が設定した目的地を通過すれば、急にＵターンが始まる場合があるので、目的地が近づけば、手動操舵に切り替えること、及びＧＰＳやＧＰＳプロッターの性能により、目的地を通過してもＵターンせずに直進することがあるので、十分に注意して使用するように記載されていた。
分析	
乗組員等の関与	あり
船体・機関等の関与	なし
気象・海象の関与	なし
判明した事項の解析	本船は、久手港に向けて南進中、船長が自動操舵で本件防波堤に接近したことから、本件防波堤付近で設定した自動操舵の目的地を通過し、自動操舵装置のＵターンする機能が作用して右舵が取られ、本件防波堤に向けて航行することとなり、本件防波堤に衝突したものと考えられる。
原因	本事故は、本船が、久手港に向けて南進中、船長が自動操舵で本件防波堤に接近したため、本件防波堤付近で設定した自動操舵の目的地を通過し、自動操舵装置のＵターンする機能が作用して右舵が取られ、本件防波堤に衝突したことにより発生したものと考えられる。
参考	今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・ＧＰＳナビ航法で航行して入港する場合には、設定した自動操舵の目的地を通過する前に手動操舵に切り替えて操船すること。